



ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO CRESCIMENTO DA CIDADE DE SÃO PAULO

GEOGRAPHIC ASPECTS OF SÃO PAULO CITY'S GROWTH

Pierre Monbeig¹

Comprazemo-nos em repetir que o fenômeno urbano é a expressão mais marcante da civilização moderna: é fruto de suas técnicas; reflete-lhe as estruturas econômicas e sociais; em parte alguma têm os homens comportamentos psicológicos tão reveladores de uma época. O impulso urbano nas Ilhas Britânicas no século passado, a florescência das cidades-cogumelos norte-americanas nos últimos setenta e cinco anos, a súbita eclosão das cidades do Ruhr no fim do século XIX, o nascimento das cidades gigantes da URSS de 1917 para cá são os exemplos mais citados. Acrescenta-se-lhes ainda a hipertrofia brutal das cidades nos países da África ou da Ásia à mercê da penetração dos brancos e da sua civilização: o Islão urbano moderno já não é o dos velhos tempos. Porém, geógrafos e sociólogos devem juntar a essa lista - “last but not the least” - o crescimento de S. Paulo.

¹ Sócio honorário da AGB e seu presidente de 1935 a 1946. Artigo publicado no jornal O Estado de S. Paulo, em 25 de janeiro de 1954, e posteriormente no BPG nº 16, em março do mesmo ano.

Será necessário lembrar alguns algarismos? Têm eles o som de toques de clarim vitorioso! Cidadezinha de 26.040 habitantes em 1872, São Paulo não passava ainda do modesto centro administrativo de uma pequena província de 833.354 habitantes. Os grandes focos econômicos, demográficos, políticos e intelectuais do Brasil eram o Rio de Janeiro e as grandes cidades coloniais da Bahia e Recife. São Luiz do Maranhão, naquele tempo, igualava a capital paulista. A situação modificou-se logo. Desde 1890 a população do Estado aproximava-se de um milhão e meio, enquanto a capital atingia 64.934 habitantes. Dez anos depois, eis que S. Paulo acusa 239.820 habitantes e, em 1920, 579.033. Irá declinar esse impulso? Ao contrário, acelera-se, pois o recenseamento de 1940 revela uma população de 1.326.019 no município de São Paulo; o de 1950, 2.228.110, e uma estimativa de 1953 atribui à cidade quadricentenária, uma população de 2.609.600. Tornou-se ela a maior aglomeração urbana do Brasil: se lhe acrescentarmos os municípios dos subúrbios, chegaremos perto de três milhões. Seria aliás legítimo considerar não apenas a metrópole e sua vizinhança imediata, mas o conjunto regional de que é o centro. De fato, existe uma vasta região urbana e industrial, cujo eixo é São Paulo e que compreende Santos, Sorocaba, Campinas. Cada membro dessa constelação conserva seus caracteres originais e tem vida própria, mas o todo constitui um sistema de elementos diversos porém solidários. Acrescentemos a tais algarismos, já de si impressionantes, outros que talvez sejam ainda mais espetaculosos, pois referem-se aos últimos anos e dizem respeito a atividades fundamentais. Assim, o consumo de energia do município de São Paulo passa, de 588.488 KWH em 1938, a 1.425.445 dez anos depois, quando o normal em qualquer outra parte é a duplicação decenal do consumo elétrico. Em 1952 chega-se mesmo a 1.805.015 KWH, e esse algarismo seria ainda maior se a produção não fosse incapaz de corresponder às necessidades dos paulistas. O pessoal empregado nas fábricas elevou-se de 174.367 indivíduos em 1940

a 303.785 em 1950. Construíam-se pouco mais de cinco casas por dia útil em 1941, e em 1952 construíram-se mais de oito.

Inútil multiplicar os dados numéricos: o que se vê é indiscutivelmente um fenômeno de crescimento urbano de amplitude excepcional. Uma metrópole, praça comercial e bancária, o maior centro industrial da América Latina, foco intelectual e um dos pólos políticos do Brasil, recolheu a herança do sonolento burgo que era São Paulo há cem anos. Este último já não tinha grande coisa em comum com a “casa de madeira e de palha que teria 14 passos de comprimento e 10 de largura”, a escola, dormitório, refeitório, enfermaria, cozinha e despensa, que os Reverendos Padres Jesuítas tinham edificado depois de 25 de janeiro de 1554. Entretanto, não parece haver dúvida de que o crescimento de São Paulo, desde a sua fundação até as últimas décadas do século XIX, se fez sob a forma de uma evolução lenta que lembra a maturação progressiva das cidades da Europa no curso de longos séculos de história. Depois, brutalmente, surge o fenômeno a que o prof. E. Simões de Paulo chamou com justeza “a segunda fundação de São Paulo”. A partir de então, o crescimento se fez aos saltos. Ao longo período evolutivo seguiu-se a fase das mutações bruscas, à maneira das cidades norte-americanas. Uma cidade é o fruto das condições físicas, locais e regionais; conserva as suas marcas tanto na paisagem como nas funções. A essa evidência deve-se acrescentar que a ação das condições naturais não se exerce senão na medida em que os homens têm a um tempo motivos e capacidade tais que possam utilizá-las. São Paulo não é apenas o resultado do seu local, da sua situação e do seu clima: antes disso tudo, é o produto do trabalho dos homens que, em épocas diferentes, conforme as circunstâncias históricas mutáveis, tiraram partido da natureza inerte. Obra humana, São Paulo e o seu crescimento são o reflexo e, ao mesmo tempo, o fruto das civilizações e das sociedades que se sucederam nas margens do Tietê durante quatro séculos.

A localização

Pelas origens, São Paulo difere radicalmente das outras grandes cidades brasileiras e sul-americanas. Não foi fruto do acaso: as suas bases não foram lançadas por nenhum caçador, traficante ou viajante; tampouco foi fundada por mercadores à cata de um entreposto bem situado; não saiu de uma aldeia próspera de agricultores instalados em solo fértil. Ao contrário, pois a bacia de areias e argilas do Tietê, aninhado no coração das Altas Terras cristalinas, não possui nenhuma dessas vantagens. O solo dos campos de Piratininga é mais propício a uma criação extensa e medíocre do que a uma grande exploração agrícola feita por uma população densa. Em matéria de mineração, houve apenas uma pequena exploração aurífera no Jaraguá, porém, sensivelmente posterior à fundação. Por fim, o rio, na parte do seu curso próxima da capital, nunca transportou senão embarcações modestas, contribuindo apenas para um tráfico insignificante de mercadorias: as suas inundações são antes um perigo que uma vantagem! Quanto às montanhas que, de todos os lados, enquadram magnificamente a cidade, não contribuem para facilitar-lhe o acesso; isolam-na, e, se muito tempo depois do glorioso dia de janeiro de 1554, os portugueses seguiram o vale do Tietê tanto a montante como a jusante, os fundadores não tinham noção das grandes linhas de penetração. Não há dúvida que esses ousados e inteligentes catequizadores pensavam em estender o campo de sua pregação e não pretendiam de modo algum parar nas margens do Anhangabaú. É muito possível que os ativos dentre os Reverendos Padres tenham considerado a sua instalação em Piratininga como uma etapa provisória. Mas é verossímil também que nenhum deles tenha chegado a suspeitar do valor do Tietê como rota de penetração. A maior parte dos fatores geográficos que habitualmente se notam na origem de uma fundação urbana estão ausentes aqui. Que fator terá pois

decidido a escolha daquele local pelos jesuítas?

S. Paulo foi uma fundação religiosa e escolar; os padres não tinham outro intuito que não fosse a educação das crianças e a catequese dos índios. O colégio instalado em S. Vicente não era satisfatório. O Padre Nóbrega serviu-se dos conhecimentos sobre as Terras Altas adquiridos por João Ramalho e seus companheiros instalados na borda da floresta e dos campos em Santo André da Borda do Campo. Aproveitou também as suas boas relações com os chefes indígenas, sobretudo a amizade do célebre Tibiriçá. As razões “políticas”, no sentido mais puro da palavra, foram pois decisivas na criação de uma escola e de um centro de evangelização nos campos de Piratininga. Condições naturais favoráveis garantiram o êxito da empresa. Pode-se crer que não ocuparam o primeiro plano nas considerações dos fundadores. Nem Anchieta nem Nóbrega nem seus companheiros eram homens que se deixassem desanimar pelas dificuldades da natureza; teriam ido além se fosse necessário. Mas souberam muito habilmente aproveitar-se de um feliz encontro das condições físicas e das circunstâncias políticas.

O clima de São Paulo foi logo reconhecido particularmente favorável ao povoamento branco. O Padre Anchieta definiu-o como ameno, sem os rigores do inverno nem do verão. Podiam-se nele cultivar cereais, legumes, árvores frutíferas de Portugal. A vantagem era incontestável comparado ao clima úmido e quente do litoral santista. Esse fator continua a desempenhar o seu papel há quatro séculos.

O que deve ter parecido ainda mais importante aos primeiros habitantes de S. Paulo foi o sítio que descobriram às margens do Tietê, essa bacia aberta nos depósitos móveis da era terciária, no quadro montanhoso dos velhos maciços. Os elementos do sítio urbano são simples. É essencialmente a bacia aluvial do Tietê, aumentada pelas dos pequenos afluentes da margem esquerda. As pradarias inundáveis, entrecortadas por moitas nas várzeas, savanas, com alguma arvorezinha e pequenos bosques nas cabeças dos barrancos, opunham-se outrora mais que hoje

às florestas das montanhas vizinhas. Por um deflorestamento multissecular, o contraste entre as encostas arborizadas e a bacia aberta atenuou-se; resta apenas a reserva de floresta da serra da Cantareira para das à moldura urbana uma nota fresca e pitoresca. A 720 metros de altitude, as várzeas ainda permanecem freqüentemente atravancadas pelos meandros dos rios, pelos braços abandonados, pelos pequenos lagos que salpicam a planície. Não é raro, em fevereiro ou março, ver as águas do Tietê submergi-las completamente. De 1500 a 2000 metros as colinas que se erguem nas duas margens do rio; elas constituíam uma barreira ao pé dos maciços arborizados da Cantareira; eram um penhor de segurança.

A mesma vantagem estratégica, sobretudo defensiva, encontrava-se nas colinas da margem esquerda, esporas destacadas do grande espigão que hoje ocupa a avenida Paulista a 815 mts. Grandes barrancos, de uns trinta metros de profundidade, recortam os terrenos móveis: argilas, vermelhas-escuras, rosa-claras, amarelas, areias e pedregulhos foram profundamente entalhados pelos riachos alimentados pelas águas dos temporais violentos e que desembocam diretamente no Tietê ou no Tamanduateí, seu afluente. Quando as construções modernas não submergiram tudo, ainda são visíveis esses sulcos e seu fundo coberto de areias. Dentre todas as colinas, os fundadores escolheram para o seu colégio as que dominam de um lado o Tamanduateí, de outro as barrancas do Anhangabaú. Em parte alguma a escarpa que se precipita sobre as várzeas é tão bem marcada. E em parte alguma parece haver tantas garantias de segurança. Por isso, foi nessa ponta triangular que se fixou durante muito tempo S. Paulo, a 750 m. de altitude, no Pátio do Colégio, ligado por um fino pedúnculo ao espigão de 815 m. Tenha um paulista a curiosidade de seguir a pé a comprida rua que vai da Praça da Sé até o Paraíso, afaste-se de vez em quando para dar uma vista d'olhos à direita e à esquerda pelos barrancos laterais,

desça sempre a pé do Pátio do Colégio para os jardins do Parque D. Pedro II, e, com um pouco de imaginação, poderá facilmente reconstituir em espírito o sítio escolhido pelos jesuítas e avaliar a segurança do seu julgamento. As primeiras casas paulistas eram protegidas a um tempo pela rispidez das encostas e pelos brejos das várzeas. Por trás, era o caminho de Santos, bastante conhecido para não oferecer perigo, à margem do qual estavam postadas pessoas seguras. As circunstâncias históricas decidiram a escolha de um sítio estratégico, escolha que foi admiravelmente feita.

Mas se convinha à aldeia dos primeiros tempos, se depois contribuiu para concentrar as habitações da cidadezinha colonial, esse sítio já não tem, hoje o mesmo valor. Sem dúvida confere à metrópole moderna um tom particular: a paisagem urbana paulista muito deve à topografia das colinas, dos barrancos e das várzeas. Mas tal relevo mal corresponde às necessidades de uma grande cidade. O dispositivo topográfico deixou de ser um fator favorável desde o dia em que as condições históricas mudaram profundamente: tornou-se um obstáculo. As esporas que se destacam do espigão da avenida Paulista, junto da colina que serviu de célula-mãe à cidade, fixaram as estradas ao longo das quais se construíram casas; cada qual contribuiu para o nascimento de um bairro, mas de um bairro isolado dos outros. Para passar de um eixo de comunicação a outro, é preciso descer numa várzea ou o fundo de uma barroca, atravessá-la e subir uma ladeira tão íngreme como a subida precedente. O conjunto urbano adquiriu uma fragmentação que apresenta sérios problemas de tráfego. Verifica-se por esse exemplo a relatividade do que se costuma chamar “fator físico favorável” num determinado momento histórico, favorável a certos homens com certas necessidades e munidos de certas técnicas. Foi o que aconteceu com o sítio de Piratininga. Mas não favorável a qualquer momento e para qualquer tipo de civilização.

Interpretação geográfica do crescimento

Os melhores historiadores do Brasil trataram magistralmente do passado de S. Paulo: foi uma tarefa difícil e credora da nossa gratidão. Seria vão retrazar aqui essa história e pedir aos trabalhos dos Mestres o que puder ajudar uma interpretação geográfica do crescimento de S. Paulo, o que puder contribuir para marcar-lhes as grandes fases não só através do tempo, porém, mais ainda do espaço.

A tomada de posse, pelos europeus, dos campos de Piratininga, foi seguida de transformação do Colégio dos Padres numa aldeola. Em 1573 contavam-se 120 casas habitadas por brancos; acrescenta-se um número pelo menos igual de habitações de índios e de mamelucos. Convém lembrar que foram motivos políticos que levaram o governo português em 1560 a agrupar sob a égide dos jesuítas os habitantes de Santo André e a erigir o pelourinho, símbolo da justiça do Rei, diante do Colégio. Desde a sua origem S. Paulo exerceu uma função política e administrativa: a isso deve-se atribuir a fonte fecunda dos destinos da cidade, mas que ao relevo ou ao clima. Para facilitar a obra de evangelização os religiosos agruparam os índios nas aldeias próximas do seu quartel-general do Pátio do Colégio. A catequese foi, em suma, a primeira função urbana: a atividade espiritual na origem se sobrepôs às funções mercantis. Dessas aldeias, algumas foram, aos poucos, absorvidas pelo crescimento urbano, como Santo Amaro ou Pinheiros; outras tornaram-se elementos dos subúrbios industriais ou agrícolas, como S. Miguel, Itaquaquecetuba ou Itapevicirica. Fazendas ocupadas por colonizadores portugueses espalhavam-se nas cercanias da aldeia, pelo planalto da Avenida Paulista, em direção a Pinheiros e Butantã. Aos poucos esse desbravamento começou a ganhar terreno, quer subindo o Tietê do lado de Mogi das Cruzes, quer

para a Freguesia do Ó ou Cotia. No início do século XVII, o sertão começava em Cotia e Parnaíba. As florestas do Jaraguá eram o mato em que se refugiavam os criminosos foragidos. Se os europeus tinham descoberto a passagem relativamente fácil, da Serra do Mar, por uma garganta relativamente baixa a 800 m. de altitude, ainda não haviam descoberto os caminhos naturais para o interior do continente brasileiro. O interior não teve pois a possibilidade de se tornar uma terra de criação como aconteceu no Nordeste. Este, mais próximo da Europa, com sua região de marinha de solo rico em massapé e seus canaviais, interessava muito mais aos portugueses e à administração de Lisboa que aquele pobre nucleozinho de Piratininga. Foi provavelmente uma sorte, pois os jesuítas tiveram tempo de fixar solidamente o povoamento e de lançar as bases de uma agricultura sem dúvida modesta, mas variada em sua produção e fortemente arraigada na bacia do Tietê.

Os fundadores haviam explorado o que lhes convinha mais no meio natural: clima e sobretudo o sítio. Os bandeirantes descobriram a situação geográfica de S. Paulo em relação a um enorme conjunto de territórios e deram-lhe o seu valor. Caio Prado Junior deu-nos uma análise tão completa da posição da capital bandeirante, que não precisamos deter-nos nesse capítulo. O leitor poderá reportar-se aos seus artigos publicados na revista "Geografia" em 1935 ou no terceiro volume dos "Estudos Brasileiros". Lá se encontram minuciosamente analisadas essas estradas de penetração em função das grandes linhas do relevo e do quadro vegetal. Um ensinamento deve ser retido: a situação geográfica de S. Paulo não foi a causa da expansão bandeirante: tornou-a possível, mas existiu apenas em função dos desejos e das possibilidades dos paulistas do séculos XVII e XVIII.

Quanto à cidade de S. Paulo, quais foram as conseqüências das Bandeiras? Ponto de partida das expedições, pátria dos homens que ampliavam desmedidamente o domínio português na América. São Paulo terá aproveitado esses acontecimentos históricos? O

benefício foi em primeiro lugar a ampliação do seu raio de ação, o que não teve reflexo imediatamente proveitoso para a função comercial da cidade nem acarretou uma fase de impulso urbano. Porém, mais tarde, quando os paulistas, acostumados aos longos caminhos e às viagens longínquas, se transformarem de penetradores em comerciantes, a cidade aproveitará indiretamente com isso. No fim do século XVIII, terminado o ciclo das bandeiras, reduzida a atividade mineira, vemos os descendentes dos bandeirantes traficarem desde S. Paulo até o sul do Brasil, em Minas e no Rio de Janeiro... Essas primeiras relações comerciais continham os germes do comércio paulista, tal como ainda existe: os limites do raio de ação comercial foram praticamente atingidos desde essa época. Foi, também durante esse período heróico da história paulista, que se constituíram algumas das grandes famílias cujo crédito moral, senão financeiro, produzirá os líderes do País.

São Paulo tirou das Bandeiras outro proveito, de ordem moral mais que material, embora suas conseqüências práticas fossem mais tarde particularmente frutuosas. Sob o controle dos jesuítas “a região de S. Paulo apresentava os rudimentos de uma nação enquanto a Bahia e as dependências do Norte eram um domínio de Portugal na América” (Paulo Prado). Essa nação em potência voltou-se contra os seus fundadores, os jesuítas, que foram expulsos em 1643. O Governo real provavelmente não ficou descontente, pois aproveitou-se disso para instalar em S. Paulo altos representantes de sua autoridade, a fim de melhor afirmar a sua presença e a sua força. No início do século XVIII foi a criação da Capitania, e em 1745 a instalação de um bispado. O próprio nome de S. Paulo era célebre em todas as regiões da imensa colônia portuguesa. Envolve-o uma incontestável aura de prestígio. S. Paulo tornara-se capital administrativa no momento em que a comunidade paulista se tornava uma realidade.

Mas era uma pequena capital para um território demasiado vasto, muito pouco povoado e de modo irregular, de exploração quase nula. Uma cabecinha minúscula para um corpo gigantesco. No fim do século XVIII a cidade estava tão empobrecida em homens e em riqueza como os sertões descobertos pelos bandeirantes. Em 1776 o censo revelou apenas 534 casas e 2026 pessoas.

Não havia muito mais construções que dois anos antes. Continuavam agrupadas na pequena colina escolhida pelos Padres, numa dúzia de ruas e ruelas, raramente calçadas e de um modo rudimentar, marginada de casas pobres, sem elegância, e térreas. Os habitantes mais abastados moravam nas chácaras, às portas da cidade onde iam apenas para as cerimônias e à missa dominical. A atividade econômica era tão pequena que frequentemente faltava numerário. As rendas do Tesouro Real eram três vezes menores que na Bahia. Nem as condições geográficas nem as circunstâncias históricas tinham ainda provocado um impulso urbano.

O Brasil atravessou nos últimos anos do século XVIII e os primeiros do XIX um período de calma econômica: terminara a loucura da mineração, a agricultura estava florescente e o comércio de exportação lucrativo. A cidade de São Paulo aproveitou esse período de bom tempo econômico. Possuímos preciosos informes sobre a cidade paulista nas primeiras décadas do século passado, graças às descrições de grandes viajantes europeus como Spix, Martius e Saint-Hilaire. Deve-se acrescentar o plano publicado por Gastão Bierrenbach de Lima na simpática revista do Instituto Geográfico e Geológico de S. Paulo. A parte central limitava-se aos três conventos colocados nos três picos do pequeno triângulo original: do Carmo, de São Bento e de São Francisco. Nota-se porém um progresso das construções nos bairros de Mooca e Ipiranga, isto é, no caminho de Santos. Haviam-se realizado outros ganhos no caminho de Santo Amaro, no da Igreja da Consolação e no caminho de Guaré, isto é, na estrada de Bragança e Minas. Finalmente, pode-se verificar uma

progressão na margem esquerda do riacho Anhangabaú. Começava-se a arrumar a travessia das várzeas para os carros de boi e as tropas de mulas que se concentravam no Piques onde se instalara um hábil hoteleiro. O naturalista francês Saint Hilaire entusiasmava-se diante da beleza da paisagem paulista, cuja verdura lhe parecia “mais bela talvez que a dos nossos campos da Europa no começo da primavera”. Ele nos descreve uma cidade ativa, mercado regional não muito amplo ainda, mais sólido e capaz de exportar para os portos da Europa. O movimento de negócios era suficiente para criar um banco, “cujo fim era descontar as letras a longo prazo e fornecer aos mercadores papel sobre o capital”. O que nos indica não só que as relações comerciais com o Rio eram importantes, mas também que os comerciantes paulistas efetuavam viagens bastante longas, visto que tinham necessidade de largos prazos financeiros.

Deve-se ligar esse renascimento das atividades mercantis ao progresso da lavoura, com a cana-de-açúcar em primeiro lugar, no vale do Paraíba como nos arredores de Campinas, Itu, Porto Feliz. Os fazendeiros enriqueciam, a vida urbana progredia. Entretanto, na base da atividade comercial e da prosperidade urbana deve-se colocar a função política e administrativa; é ela que determina as outras. Segundo Saint-Hilaire, que via a realidade sem idéias preconcebidas, era inexato dizer que S. Paulo gozava de um lugar de depósito para as mercadorias vindas da Europa, algo como uma praça de trânsito para os produtos da terra. Rigorosamente falando, Santos poderia dispensar S. Paulo e o porto teria sobrepujado a cidade da montanha, se esta não tivesse sido a residência das autoridades civis e religiosas.

De 1800 a 1820, assim como o Brasil inteiro abriu suas portas a todas as nações européias, São Paulo, outrora muito remoto, muito isolado, encontrou-se graças às modificações econômicas e políticas mundiais, graças ao novo estatuto brasileiro, aberto a influências exteriores. Não somente recebeu personalidades

importantes vindas de além-mar, diplomatas ou sábios, mas ilustres famílias européias aí fixaram sua residência: a de Varnhagen, de Oeynhausén, de Pedro Muller, fontes de brasileiros insignes. São Paulo tornou-se, pois, um posto avançado da Europa Ocidental e permaneceu uma espécie de sentinela isolada.

Apesar dessas transformações, a capital permaneceu por muito tempo ainda uma boa cidadezinha provincial que, entre 1820 e 1870 não cessou de se desenvolver, mas em ritmo um tanto vagaroso. A sua população era de apenas 22.000 almas em 1836, e as duas paróquias verdadeiramente urbanas, a Sé e Santa Ifigênia, agrupavam apenas 732 pessoas. Para o lado Oeste, José Arouche de Toledo Rendon organizava uma indústria de algodão e mandava medir os seus terrenos, sinal precursor dos loteamentos urbanos. De 1848 a 1851 a Prefeitura procedeu as obras de retificação do Tamanduateí. A estação da Luz provocou a formação de um novo bairro. O urbanismo progredia com a iluminação a gás, a primeira sala de teatro, a instalação de chafarizes públicos. Os estudantes da venerável Faculdade de Direito introduziam, com suas brincadeiras alegres, um pouco de animação na atmosfera tranqüila daquela vida provincial. Em suma, não há modificações dignas de nota, nem índices muito visíveis da metamorfose que se dará somente depois que as culturas de café triunfarem à volta de Campinas, Jundiaí, Itu.

O café - A capital dos fazendeiros

O crescimento de um organismo urbano não se explica apenas por causas locais: é preciso colocá-lo num vasto contexto regional, e até nacional muitas vezes. Verificou-se esse fato com a promoção moral de S. Paulo nos tempos da expansão territorial bandeirante, como já se vira no momento em que D. João VI

transformara o estatuto econômico da sua colônia sob a pressão dos ingleses e devido aos exércitos de Napoleão, que o haviam expulsado do seu reino. Verificar-se-á uma vez mais, com o nascimento do novo S. Paulo nas últimas décadas do século XIX. Sabe-se que foi a época em que se intensificaram os desbravamentos no interior e em que se acelerou a marcha do café. O movimento pioneiro era dirigido pelas grandes famílias de fazendeiros, bastante ricas em capitais para fundar companhias de estradas de ferro, lançar casas de exportação, chamar imigrantes italianos e espanhóis, adquirir maquinaria moderna. Nos mesmos anos em que os planaltos de S. Paulo se classificavam em primeiro lugar dentre as regiões tropicais, abastecendo a Europa e os Estados Unidos, tornavam-se um grande foco de povoamento branco e S. Paulo uma das maiores cidades brancas sob os trópicos. Ora, esse conjunto de fatos acompanha a ascensão ao poder da aristocracia dos fazendeiros de café. Essa classe social em pleno progresso tinha novas necessidades e mentalidade nova. Já não era possível levar uma vida permanente no sítio e passar fins de semana na cidade: foi preciso instaurar o regime contrário. Para tratar dos negócios financeiros e comerciais, para administrar as empresas em que aplicavam seus capitais, os chefes do movimento pioneiro eram obrigados a residir mais tempo na cidade, junto das repartições públicas e particulares, em contato com os organismos políticos; as demoras nos domínios rurais começavam a encurtar: a casa rural perdia austeridade o que ganhava em elegância para estadas confortáveis; mas ao mesmo tempo, a casa da cidade passava a ser a residência principal, objeto de todos os cuidados, manifestação exterior da riqueza do seu proprietário. A formação de empresas capitalistas modernas, as necessidades de sua gestão eram incompatíveis com o gênero de vida tradicional. A ruptura do círculo estreito da velha economia paulista, a evolução social que a acompanhou - tais foram os fatores da urbanização da classe dirigente. Aí se vê a causa fundamental do crescimento da capital dos fazendeiros,

o São Paulo da bela época do café.

As novas exigências profissionais juntaram-se às necessidades sociais: os costumes mudaram com a economia. Com o auxílio da riqueza, os gostos modificaram-se. As mulheres adquiriram maior importância nas relações mundanas, o gosto das modas européias penetrou a boa sociedade. A cidade tornou-se uma tentação. Acrescentemos ainda os atrativos trazidos pelas colônias estrangeiras. A sua importância numérica cresceu subitamente porque a economia se modificava abrindo-se amplamente para os mercados exteriores; porém, ao mesmo tempo esses grupos estrangeiros instalados na capital contribuíram para acelerar a evolução econômica e social. Os italianos eram ainda pouco numerosos e sobretudo pouco eficazes; será preciso esperar os primeiros anos do século XX para assistir à ascensão dos italianos. Os ingleses eram médicos, relojoeiros, mecânicos: levantavam o cadastro municipal e organizavam o serviço de água. Os norte-americanos fizeram sua aparição com a chácara que uma família sulista comprou perto da igreja da Consolação. Os franceses eram jardineiros e floristas, cabeleireiros, negociantes de modas, joalheiros, litógrafos e, quem diria, professores...

Os negócios de modas eram prósperos, sinal de riqueza e de novos costumes. Os alemães eram o grupo mais numeroso: atacadistas, fundadores de cervejarias e de recreios onde os homens iam beber (outro sintoma do abandono dos hábitos familiares e domésticos), farmacêuticos, engenheiros. Glette e Nothmann lançaram então os primeiros bondes, a tração animal, e foram os primeiros a vender terrenos em lotes. O francês Jules Martin fez adotar o projeto de um viaduto sobre a barroca do Anhangabaú.

A construção da Hospedaria dos Imigrantes, por iniciativa do Visconde de Parnaíba, em 1888, marcou a um tempo o desenvolvimento de um novo bairro e a intensificação das relações entre a capital e as zonas rurais. Pois se as exportações de café podiam passar pela estação de S. Paulo, sem contribuir

para a atividade da cidade, esta tornava-se o grande mercado do trabalho a que todo fazendeiro era obrigado a ir para contratar trabalhadores agrícolas. O comércio de mão-de-obra inscreve-se ao lado do das mercadorias. Um vaivém constante estabeleceu-se entre as fazendas e a hospedaria, entre as zonas novas e a velha capital em pleno rejuvenescimento. Tudo isso contribuiu para a animação da vida urbana.

Outra cidade teria sido capaz de substituir a antiga fundação dos jesuítas? Entre 1870-1880 a atenção dos paulistas estava presa às regiões situadas entre Campinas, Araraquara e Ribeirão Preto. Campinas era o ponto de partida da penetração para novas plantações, a base da Marcha para o Oeste. Era ponto inicial das grandes vias férreas do café, Paulista e Mogiana (em todo o caso, era o seu ponto de convergência). Como nos tempos da viagem de Saint-Hilaire, São Paulo era uma simples etapa perfeitamente dispensável no trajeto das fazendas até o porto de Santos. Nada de surpreendente que Campinas tenha tido uma população comparável a de S. Paulo: 41.253 hab. E 47.697 em 1886. Pensou-se seriamente em transferir a sede das autoridades provisórias para Campinas, evidentemente mais bem colocada com relação às grandes lavouras de café: teria sido conforme ao impulso geral do País. Dois fatores, porém, favoreceram Piratininga. O primeiro foi accidental. A febre amarela grassou durante vários anos em Campinas, sem dúvida levada pelos imigrantes contaminados em sua passagem por Santos. O clima de Campinas foi considerado insalubre. Por outro lado a tradição favorecia S. Paulo. Nunca é fácil mudar uma capital, transformar por decreto os hábitos dos homens. É perigoso, mesmo, ferir os seus sentimentos para com terras cheias de recordações. São Paulo colheu frutos do seu passado: a cidade devia muito da sua glória aos bandeirantes; os do café não podiam deixar de ser solidários com eles. Ao mesmo tempo, a instauração das instituições republicanas serviu a causa de S. Paulo, dando aos

estados mais liberdade que o Império dava às províncias... Já se falara de uma república de S. Paulo. Após 1889 o Estado viu consolidar suas instituições e o seu pessoal político adquirir prestígio: não era o momento de abandonar uma cidade a que se ligavam tantas lembranças e os novos poderes nem por um instante pensaram em repudiar um passado que era até certo ponto letra de crédito. Como em todas as etapas de sua história, a cidade beneficiava-se pela sua função política; no mais belo momento do seu crescimento, sob o efeito da prosperidade agrícola e mercantil, ela ainda se apoiava em funções de ordem superior.

Em semelhante concurso de circunstâncias não admira que S. Paulo tenha rebentado os seus velhos moldes, já muito estreitos, e que descendo da sua colina, tenha empreendido a conquista das várzeas. O aspecto do velho núcleo urbano modificava-se com a construção de casas de vários andares, a antiga cidade transformava-se num bairro de negócios que as grandes famílias deixavam aos poucos para construir em bairros novos. Os antigos caminhos da Serra do Mar, de Santo Amaro e Bragança, perdiam importância à medida que se desenvolvia o tráfego ferroviário, que se firmavam as novas direções e que se elevavam novas estações nas superfícies planas das várzeas. Os velhos caminhos que até então haviam fixado as poucas extensões urbanas passavam pelas colinas e evitavam as zonas baixas lamacentas e inundáveis: eis que um novo modo de transporte e novas técnicas surgiram permitindo novas condições topográficas. E de golpe as partes acidentadas do sítio paulista deixam de atrair pelo menos momentaneamente o povoamento, o qual é solicitado por novas direções. As primeiras grandes obras de urbanismo foram empreendidas sob a direção de João Teodoro Xavier de Matos, presidente da Província em 1872. Ele fez abrir a rua entre o Brás e a Estação da Luz, entre as estações do Rio e de Campinas. Devem-se-lhe também a construção da ladeira do Carmo, a transformação em direção da Mooca. A travessia da

várzea do Tamanduateí tornou-se mais fácil, a estação do Norte provocou a construção de um grupo de casas, o bairro do Brás entrou em plena crise de crescimento. Outrora subúrbio de artesãos, hoteleiros e pequenos comerciantes atraídos pelo movimento no caminho do Rio, o Brás cobriu-se de hotéis, de lojas, de casas operárias: bairro proletário construído em terrenos de fraco valor e ainda afastado do centro urbano. As antigas chácaras, entre as quais a da Marquesa de Santos, desapareceram. Outro passo à frente foi dado com a canalização do Tamanduateí e a construção da rua 25 de Março a partir de 1896. No norte da cidade, a epidemia de urbanização propagou-se a partir da estação da Luz. Santa Ifigênia, Campos Elíseos, Barra Funda e Bom Retiro desenvolviam-se tão depressa como o Brás. Os bondes Nothmann e Glette em 1872 facilitaram-lhe o acesso, melhor ainda, ofereceram aos fazendeiros terrenos afastados do centro urbano para o estabelecimento de um bairro novo de artérias bem traçadas, com verdadeiras avenidas e bastante espaço para construir luxuosamente conforme o gosto do dia: era o bairro dos Campos Elíseos, colonizado pelas maiores famílias paulistas. Ao longo e de ambos os lados das vias férreas abriram-se ruas populares na Barra Funda e no Bom Retiro (1884-1886) pela reforma e prolongamento das ruas Helvetia e José Paulino. A conquista da várzea encetou-se com as primeiras casas do Pari e do Canindé. Por seu lado, na margem direita do Tietê, o bairro de Santana conservava todo o seu ar camponês e quase não perturbava o seu isolamento.

Em direção de oeste o desenvolvimento urbano acarretava a formação do largo dos Curros, futura praça da República, enquanto a rua Aurora fazia a ligação com os Campos Elíseos. Rego Freitas deixava os seus domínios que se estendiam do atual largo do Arouche até a rua da Consolação. Em 1876 começou a subdivisão da chacara do Chá, situada na frente da velha cidade, do outro lado do barranco do Anhangabaú. Traçou-se aí uma

grande rua no prolongamento da rua Direita, a futura artéria que se tornou a rua Barão de Itapetininga. Esboçou-se assim um grande eixo Leste-Oeste, mas ainda interrompido pelo vale e o barranco do Anhangabaú, os seus jardins, os seus pomares e seus terrenos mal drenados. Após 1890 o impulso para oeste, cuja violência iguala, na cidade, a do movimento de plantação de café, acentuou-se ainda mais quando Nothmann teve a idéia de lotear os terrenos situados no flanco da colina que desce docemente do espigão de 815 m. esse loteamento de Higienópolis, efetuado nos terrenos da sucessão de uma grande dama cujo nome passou à avenida principal (Dona Angélica) fez concorrência aos Campos Elíseos, onde a boa burguesia já apreciava menos a vizinhança das vias férreas, com suas estações e sua fumaça.

Foi a razão porque S. Paulo se pôs logo a olhar para o Jaraguá em direção de Campinas e das terras de café. A expansão para o sul da aglomeração só se deu mais tardiamente, ao findar do século XIX. Alguns engenheiros e empregados da Companhia de Águas haviam-se instalado perto de seus reservatórios. A Avenida Brigadeiro Luis Antonio começou a enfeitar-se de belos palacetes, aproximadamente na mesma época. Abandonou-se o Piques como ponto de partida das grandes estradas: o Anhangabaú já não era o principal elemento do sistema rodoviário e doravante esse papel será desempenhado pela vasta planície do Tietê, que parece abrir as portas do Interior.

Diante de uma tão repentina exuberância do organismo urbano, perante tais mudanças na orientação do crescimento citadino, pode-se usar a palavra “mutação” urbana. Em vão buscar-se-ia um plano de conjunto, uma direção administrativa a impor a sua vontade e a legiferar utilmente. A expansão se fez demasiado repentinamente para que se pudesse por nela uma certa ordem. Foi conduzida unicamente pelos interesses dos vendedores de terrenos e dos particulares. Os trabalhos de urbanização efetuados nos pontos críticos careciam de coordenação. Acrescentemos logo que é fácil

criticar “a posteriori”, mas que ninguém tinha então a experiência de semelhantes fenômenos urbanos e que teria sido preciso ser uma espécie de adivinho genial para prever a planificação do crescimento urbano. Os novos bairros nasceram do acaso, de um legado aberto no momento propício para realizar bom negócio comercial por meio de um loteamento frutuoso. Essa ausência de coordenação teve por efeito completar a subdivisão já favorecida pela topografia. A urbanização da chácara do Chá só foi empreendida quando a Praça da República, as ruas Aurora e Vitória, as proximidades do largo do Arouche já estavam parcialmente construídas. Foi somente em 1889 que se pôde começar a demolição da residência da Baronesa de Tatuí, que impedia a construção do viaduto do Chá: a alegria da multidão foi tal que se acenderam fogueiras. Prova de como se sentia a falta de comunicação direta entre o velho Triângulo e os bairros novos: e prova também de como os interesses particulares se opunham aos interesses coletivos. Apesar de tudo, o Triângulo histórico permanecia o coração da cidade: a sua animação atingia a ladeira do Açu e a atual praça da Sé. A arquitetura evoluía, embora lentamente.

O século XX

Em maio de 1900 circularam pela primeira vez pelas ruas de Piratininga bondes elétricos. Data memorável, pois com a energia elétrica uma nova era começa em S. Paulo, a qual já não será apenas a capital dos fazendeiros, mas uma metrópole em toda a extensão da palavra. Reunirá todas as funções urbanas: será a grande cidade obreira e ao mesmo tempo o foco de uma intensa vida universitária, artística, científica; será o grande centro dos negócios, a animadora de uma vida política cujos ecos ultrapassam as fronteiras do Estado; será sempre o lugar de

concentração dos produtos da terra e a estimuladora da marcha para Oeste, como também o grande teatro dos esportes, a grande central emissora de radiodifusão. Os seus múltiplos bairros mantêm sua vida original, pequeninas cidades no seio da grande: animará a vida rural não somente nas imediações, mas em zonas empobrecidas e em curso de despovoamento. A sua imprensa rivalizará com as mais modernas e impor-se-á às elites do Brasil. Além-mar, quando se falar no Brasil, o estrangeiro pensará em “São Paulo”.

Convém examinar como se efetuou este último episódio de crescimento urbano, que ainda vivemos e de que somos os atores. Desde 1900 o ritmo do desenvolvimento paulista teve períodos de diminuição, como o de 1918-1920, consecutivo à epidemia de gripe espanhola ou o que seguiu à crise econômica de 1930 e à Revolução de 1932: mas também teve fases de aceleração, por exemplo, à volta de 1926–1929 e nos últimos anos. Porém através dessas oscilações encontra-se facilmente uma constante, e em caso algum esmoreceu o dinamismo paulista: foi apenas temporariamente refreado. Quanto às causas desse formidável surto que em cinqüenta anos aumentou a população mais de dez vezes, podem-se descobrir várias. As modalidades modificaram-se mas, em sua essência, os fatores do crescimento não mudaram profundamente neste último meio-século. Examinaremos primeiro como se inscreve no terreno esse crescimento urbano contemporâneo, e depois tentaremos indicar-lhes os fatores mais poderosos.

A onda de construções recobriu os baixos terraços do vale do Tietê, invadiu as várzeas, remontou as esporas das colinas, galgou o espigão de 815 m. e despejou-se na vertente meridional, atingindo e galgando a várzea do rio Pinheiros, insinuando-se na serra do Mar, como nos anéis próximos do Jaraguá. O surto urbano fez brotar focos satélites da cidade grande e criou um subúrbio ativo, que foi objeto das minuciosas pesquisas do professor Aroldo de Azevedo. Repitamos que o movimento não se fez sempre na mesma cadência. Quanto mais progride a industrialização mais se

acelera o ritmo das construções, enquanto se precipita o êxodo rural que conduz a S. Paulo massas de operários. Verificou-se particularmente com a Segunda Guerra Mundial e os anos que se lhe seguiram: jamais conhecera S. Paulo uma febre semelhante de construções, jamais a sua paisagem passara por tão grande transformação. No que se segue, o leitor saberá discernir o que se refere às mais recentes manifestações do crescimento de S. Paulo, continuação mas não fim do movimento que começou com o século: quadricentenária, Piratininga é a metrópole do século XX.

No seu setor ocidental, o surto urbano efetuou-se no baixo terraço do Tietê, estreita faixa de terra situada entre a planície inundável e as colinas, início da via de passagem para as terras do interior cafeeiro. Convém sublinhar que foi nessa direção que ocorreu em primeiro lugar o grande impulso da cidade moderna, ainda muito estreitamente solidária com a circunvizinhança agrícola. Foi também nessa zona que se localizaram de preferência as indústrias que trabalham com os produtos da agricultura, por exemplo os frigoríficos, os curtumes, as fábricas de óleos. É fácil seguir, nos mapas ou nas fotografias, a longa artéria composta de uma sucessão de trechos retilíneos, de nomes variados, mas cuja unidade salta aos olhos: Avenidas S. João e Água Branca, ruas Guaicurus e Lapa. A importância dessa grande via de tráfego demonstra a solidariedade entre o crescimento da capital e o das terras do interior. As primeiras obras de estabelecimento desse eixo Oeste-Leste remontam a 1911 com a instalação da ladeira do Açú. A urbanização do barranco do Anhangabaú foi a sua conseqüência lógica. Além, os trilhos da Sorocabana e da antiga S.P.R. correm marginando a várzea e seguem de perto os elementos desse grande eixo. Resultou daí uma dissimetria nas construções: as casas são pouco desenvolvidas do lado direito e sobem as encostas escarpadas das colinas do Sumaré e do Alto da Lapa (conquistadas pelo surto urbano no planalto): as duas correntes acabaram por unir-se. O fato notável

aqui é o nascimento e progresso do bairro da Lapa, centro original com suas usinas, seus loteamentos, seus bairros de aspectos sociais variados, conservando a sua função de via de passagem, mas constituindo uma espécie de cidadezinha anexa, afastada do núcleo tradicional. Notar-se-á que a Lapa é um dos bairros em que as construções foram mais numerosas de 1940 a 1952, sendo a taxa de progressão de 46%, segundo os algarismos fornecidos neste jornal por um dos melhores especialistas das questões urbanas, o dr. Oscar Egidio de Araújo. Pequenos centros industriais espalham-se além, em Vila Anastácio, Quitaúna, e uma região de recreio e de culturas de hortaliças estende-se até Jundiaí. O célebre pico do Jaraguá foi de certo modo integrado ao espaço urbano, tornando-se uma atração para as famílias em busca de um recanto ameno para passar o domingo.

Outra grande artéria, a avenida Celso Garcia, marca a progressão para Leste, no caminho do santuário da Penha. Um progresso sensível já se havia realizado, com a canalização do Tamanduateí que, completado entre 1895 e 1915, fez desaparecer toda solução de continuidade ente o Brás e o núcleo urbano: um último progresso realizou-se ainda por volta de 1945 com a construção da ladeira do Carmo, rapidamente seguida do desaparecimento de grandes prédios modernos ao pé da respeitável colina do Pátio do Colégio. As usinas foram atraídas a um tempo pela proximidade das estradas de ferro de Santos e do Rio e pela facilidade de construir em terrenos planos e baratos, mas acima do nível das enchentes do Tietê. Brás, Belenzinho e Mooca tornaram-se bairros proletários, por excelência. A estrada do Rio, iniciando-se pela avenida Celso Garcia, apesar das antigas porteiras de estrada de ferro, tornava-se uma artéria vital. O traçado da nova auto-estrada Presidente Dutra tirou a esse bairro uma das suas vantagens principais em proveito da outra margem do rio. Entretanto, a animação do Brás não sofre com isso, e seus negócios conservam sempre um ar popular e ruidoso, que lembra o

Sul da Itália. As várzeas deixam de ser manchas brancas no mapa: as obras de retificação do Tietê contribuem para o seu saneamento; em breve deixarão de ser o refúgio de uma população um tanto à margem dos quadros normais: já não são o domínio exclusivo dos moleques fanáticos do futebol ou dos oleiros; a colonização urbana vai tirar-lhes o encanto duvidoso que lembra a um parisiense o dos terrenos das velhas fortificações da Cidade-Luz. A metamorfose exprime-se pelos algarismos, visto que a proporção das construções no distrito do Tatuapé foi de 62% entre 1940 e 1952.

Poder-se-ia imaginar, sobretudo se considerarmos um mapa de há seis anos no máximo, que a vida e o surto urbano são exclusivamente função de um grande eixo Oeste-Leste, correspondente por um lado à artéria Celso Garcia, por outro à São João. Uma terceira direção impôs-se igualmente; aliás, é a mais antiga: é curioso verificar o seu rejuvenescimento e ver que ela fixou o que há de mais moderno e significativo na industrialização paulista. Por ali estão instaladas as indústrias novas, bem mais destacadas da produção agrícola, mais solidária com as importações de matérias-primas pelo porto de Santos. Trata-se, com efeito, da direção da Serra do Mar, do Oceano e do grande e único escoadouro da economia paulista, Santos. Mas, desse lado, a estrada e a via férrea já não são paralela nem vizinhas. A estrada de ferro sobe o vale do Tamanduateí para alcançar o do Rio Grande e, depois, o Alto da Serra na nascente do Mogi; a estrada tem uma direção S.S.E, infiltrando-se entre as colinas arredondadas da Serra do Mar, que ela desce depois vertiginosamente por uma das mais velhas estradas do mundo quer do ponto de vista do engenheiro, quer do turista. À margem do velho caminho do Mar, que nasce em plena cidade, as colinas históricas do Ipiranga constituíram um bairro que ficou à margem durante muito tempo. O Mapa dos Excursionistas, que data de 1924, indica-o nitidamente e era então pouco mais ou menos o ponto extremo atingido pelo crescimento urbano na direção de

Santos. Desde então, o Ipiranga foi um dos distritos que mais se desenvolveram. A sua ligação ao centro urbano firmou-se: avançou pelo vale do Tamanduateí e invadiu o do riacho Ipiranga. Uma série de loteamentos - Vila Independência, Vila Carioca, Heliópolis, Vila Sacomã - levaram a cidade até São Bernardo e até a montanha. O aumento das construções no distrito do Ipiranga foi de 56% entre 1940 e 1952, bem superior ao da Lapa. Ao longo da via férrea, o desenvolvimento do Parque da Mooca e de Vila Prudente atingiu a aldeia de São Caetano. Foi lá que nasceu um foco de subúrbio industrial, que dá à aglomeração paulista o seu caráter de cidade industrial. São Caetano, Santo André, com o seu bairro de Utinga, foram revigorados pelo crescimento do parque industrial. Se acrescentarmos São Bernardo, teremos três municípios que têm respectivamente, 20.075, 98.313 e 55.797 habitantes, segundo o censo de 1950. O contraste é vivo entre a atividade dessas cidades fervilhantes do ruído das fábricas, dos trens e dos caminhões e do arcaísmo de seus campos e de suas florestas, de onde o elemento caboclo ainda não desapareceu completamente. A expansão urbana remonta para o Alto da Serra: vê-se o esboço de uma rua de fábricas, prolongamento da capital. Como por outro lado o Cubatão, na planície santista, agrupa também algumas indústrias e, graças à sua usina hidroelétrica e ao oleoduto, assume um papel capital no funcionamento das indústrias paulistas, a unidade realiza-se quase totalmente entre o grupo da capital e o seu grande porto, completado pela sua refinaria de petróleo. Poder-se-ia mesmo acrescentar a função das praias de Santos, de S. Vicente, do Guarujá, e não é uma das menores mudanças sobrevindas a S. Paulo esse reforçamento da sua unidade com as margens do Atlântico. Poder-se-á tirar uma lição dessa história? Quanto mais uma aglomeração urbana cresce, quanto mais adquire importância como foco industrial e comercial, mais se estreitam os seus laços com o mundo exterior.

No eixo meridional, o surto urbano foi dissimétrico e teve um caráter totalmente diverso. Para o norte, o Tietê opôs por muito tempo um obstáculo natural ao crescimento do organismo urbano. Não faz muito que as comunicações eram precárias e pouco cômodas entre as duas margens do rio. Sem ligações diretas com as grandes vias férreas, as fábricas quase não procuraram os terrenos da margem direita. O antigo caminho de Minas não tinha o interesse que ofereciam as estradas de Campinas, do Rio e de Santos. Sobre as colinas que acompanham o pé da serra da Cantareira, o surto urbano não teve, pois, a mesma amplitude, nem o mesmo aspecto industrial que nas várzeas e nos baixos terraços da margem esquerda. Fizeram-se vários loteamentos por ali, cidades operárias sobretudo, mas também bairros de classes médias e mesmo belas residências de famílias abastadas, desejosas de fugir ao barulho e agitação do centro. A paisagem permanece ainda rural, com seus pomares de árvores européias nos flancos da serra, os jardins e pequenos canaviais. O passante maciço da Cantareira mantém o seu papel de paravento, autêntica fronteira de aglomeração urbana. Entretanto, a Cantareira participa da vida de São Paulo com suas pedreiras de granito, e depois pela sua transformação em parque aonde se dirigem aos domingos multidões populares. Verifica-se, por outro lado, que, uma vez facilitada a comunicação acima das várzeas e desde a construção da nova estrada para o Rio, os bairros e municípios da margem direita aceleram o seu progresso. Guarulhos, que contava 35.523 habitantes em 1950, teve um aumento de 38% desde 1940.

A expansão para o sul foi mais forte e nada indica que possa diminuir. Dois fatos contribuíram poderosamente para isso: a atração crescente exercida pela velha aldeia de Santo Amaro, finalmente englobada administrativa e geograficamente à massa urbana, com a proximidade das represas da Light; e a tendência da burguesia e da nova classe média a desertar os antigos bairros, as vizinhanças das estações das fábricas e das várzeas.

O impulso em direção de Santo Amaro fez-se pelo povoamento subindo ao longo da rua da Liberdade e da Senador Vergueiro, por um lado, ao longo da Brigadeiro Luis Antonio pelo outro. Logo depois da Primeira Guerra Mundial, a venda dos terrenos de Vila Mariana e, mais tarde, a de Indianópolis e do Brooklin Paulista e, mais recentemente ainda, a entrada em cena de toda zona da Saúde, são um testemunho dessa conquista pela metrópole de territórios que ainda eram rurais há muito poucos anos. Por outro lado, deve-se ao desejo de fugir aos bairros populares e de gozar de uma situação topográfica mais agradável a progressão para o sul. A tendência manifestou-se uma primeira vez, como já foi dito, com o êxito do bairro de Higienópolis: e desde então consolidou-se. Assim como é possível seguir de geração em geração a migração das grandes famílias de fazendeiros em função dos deslocamentos das frentes pioneiras e da marcha do café, também se pode seguir uma migração idêntica através da sucessão dos bairros “chics”. Entre 1859 e 1870 os antepassados tinham uma chácara às portas da cidade ou então residiam nas ruas do Triângulo. Na geração seguinte foi a moda dos Campos Elíseos, à qual sucedeu a atração de Higienópolis, o bastião urbano dos fazendeiros. O enriquecimento dos imigrantes desencadeou uma corrida burguesa para a Avenida Paulista. Depois de 1920 e sobretudo 1932 iniciou-se e desenvolveu-se um movimento para os loteamentos do Jardim América, Jardim Paulista e Jardim Europa. Mais uma vez verificou-se uma conquista de terrenos baixos e o aproveitamento de outra várzea, a do rio Pinheiros. O êxito desse surto para além do planalto Sumaré-Paraiso explica-se em grande parte pela entrada em cena da Companhia City. Os seus loteamentos não se limitam a essa zona pois vamos encontrá-la no Pacaembu, no Alto da Lapa, no Butantã e no Alto de Pinheiros. Por toda a parte exerceu ela uma enorme atração, verdadeira empresa de colonização urbana pela segurança do seu “zoning” rigoso, porém eficiente, que impõe, e pelo quadro harmonioso que

sabe criar. A ação hábil dessa sociedade deve ser colocada num quadro mais geral e marca uma mudança nos hábitos comerciais paulista: os seus métodos foram eficazes. Foram os distritos dessa zona que conseguiram a maior alta de construções mais diversas desde 1940: 73% na Saúde, em primeiro lugar, e 68% no Butantã. A influência da metrópole prolonga-se para além, ao velho sertão de Cotia e Itapeirica que os jesuítas começaram a humanizar e que depois, reverteu quase ao seu estado primitivo. Chácaras de recreio, criação de galinhas, cultura de hortaliças, plantações de batatas revalorizam essas velhas terras. O trabalho do homem é o agente principal de valorização de um solo pouco fértil, mas que tem a vantagem de estar às portas de um grande mercado consumidor. Formas antigas de produção, como as dos colhedores de palmitos e lenhadores, não desapareceram completamente, mas estão-se reduzindo diante da invasão urbana. O cidadão e os que o alimentam fazem inexoravelmente recuar o caboclo. De 1940 a 1950, Cotia e Itapeirica passam de 14.349 e 11.453 habitantes, respectivamente, a 22.022 e 17.575, algarismos que estão abaixo dos que encontramos ao longo das estradas de Santos e que mostram que esse setor no subúrbio paulista difere radicalmente dos outros. O contraste afirma-se se compararmos a concentração demográfica nas sedes dos municípios do lado de Santo André ou de Poá, com a dispersão nas zonas rurais de Cotia e Itapeirica, que permaneceram meras aldeias, com 93 e 979 habitantes.

Por esse esboço demasiado rápido vê-se que o crescimento de S. Paulo se efetua em todas as direções do momento atual. A partir do núcleo central prolongam-se como raios os bairros novos em pleno desenvolvimento. Poder-se-ia opor o seu dinamismo à maturidade dos velhos bairros que teriam atingido o seu ponto de saturação. Se as porcentagens mais altas de construção se localizam nos distritos acima citados, as mais baixas são as Bela Vista (21%), Santa Ifigênia (19%) e Brás (11%). Entretanto, não nos fiemos nas aparências, nem nos exemplos tirados de cidades

muito antigas, onde o despovoamento do centro é que uma lei. Evitemos a chapa cômoda de uma oposição sistemática entre a juventude da periferia e a maturidade do centro. Com efeito, como bem o demonstrou o dr. Oscar Egidio de Araújo, uma humilde casa operaria conta na estatística como a fábrica ou o arranha-céu: uma unidade, nada mais. Convém portanto considerar outras informações, tais como a estatística da superfície coberta todo o ano, cuja progressão de dez anos para cá é superior a do numero de edifícios construídos. A superfície coberta era de 1.936.753 m² em 1941, atingindo 3.740.988 em 1946 para cair a 2.222.579 em 1950 e culminar, em 1952, com 3.623.687 m². Ora, a maioria dos edifícios de grandes dimensões encontra-se precisamente nas partes mais velhas da cidade (embora não exclusivamente, pois os prédios de apartamentos surgem por toda parte). Isso equivale a dizer que o coração da cidade não dá sinais de lassidão, ao contrário. O crescimento paulista não se faz apenas em superfície, mas também em altura. Qualquer fotografia mostra a existência de vários estratos de construção, como na floresta muitas vezes se observam diferentes estratos de vegetação. A massa pujante das edificações mais recentes esmaga as antigas moradias térreas, os palacetes que tanto se orgulhavam dos seus dois ou três andares e de suas fachadas freqüentemente ostentosas. Assim a paisagem urbana traz a marca das fases distintas da civilização paulista: fase colonial no próprio sítio da cidade e no traçado do Triângulo; fase do café e da sociedade dos fazendeiros no conjunto da arquitetura urbana; fase contemporânea da grande metrópole de atividades múltiplas, foco da indústria, grande centro comercial, financeiro, cidade de ciências e de artes.

Seria demasiado longo analisar minuciosamente quais foram no começo do século, e quais são atualmente as causas do crescimento de S. Paulo. Contentar-nos-emos em indicar as mais importantes em seus aspectos essenciais, rogando ao leitor que

tenha em mente que nenhuma funcionou isoladamente, que cada uma delas foi ao mesmo tempo “causa” e “efeito”.

Em momento algum da sua história, nem mesmo hoje, S. Paulo deixou de ser solidário com a situação agrícola, sobretudo com a cafeicultura. Poder-se-iam sem dúvida classificar as etapas de seus progressos pelas da marcha da fronteira do café. Todavia uma indústria urbana nasceu, e o seu defeito talvez consista em trabalhar mais para o mercado citadino que para o imenso mercado rural incapaz de comprar. Essa indústria dá um impulso enorme à vida urbana, cujos liames com o mundo rural são menos exclusivos que há cinquenta anos. A industrialização fez a fortuna de S. Paulo.

Repousa ela sobretudo na valorização do potencial hidroelétrico da Serra do Mar e da rede hidrográfica dirigida para o rio Paraná. A modernização de S. Paulo está associada ao desenvolvimento da produção de energia elétrica, que só pode ser realizada, no início, com o auxílio de técnicos e de capitais estrangeiros. A hidroeletricidade produzida pela “Light and Power” desempenhou aqui o papel exercido pelo carvão no vale do Ruhr e pelo petróleo no Sul dos Estados Unidos. As primeiras instalações da poderosa companhia canadense remontam às primeiras décadas do século. Coincidiram com uma crise de superprodução do café, que mostrou a fragilidade de uma economia fundada na monocultura e na exportação de uma só matéria-prima agrícola. Na mesma época, as primeiras gerações de imigrantes manifestavam o seu espírito empreendedor menos preso às especulações territoriais, lançando-se resolutamente às indústrias têxteis. As circunstâncias eram favoráveis à eclosão dos primeiros germes da indústria paulista, já semeados por elementos tradicionais da terra. As tarifas aduaneiras protecionistas, os conflitos mundiais, as crises econômicas e sociais nos países velhos e nos Estados Unidos contribuíram para manter um clima propício ao desenvolvimento das indústrias. Não seria possível subestimar o sentimento nacional,

estritamente confundido com o patriotismo paulista, na luta para libertar o País da pesada sujeição em que o mantinham às importações de produtos industriais estrangeiros.

Devem-se ainda mencionar as conseqüências que teve a situação monetária no crescimento urbano. Os períodos de inflação, e mais espetaculosamente o que o Brasil atravessa atualmente foram períodos prósperos para os arquitetos e vendedores de terrenos. A inquietude diante da desvalorização da moeda leva freqüentemente os cidadãos da alta burguesia e da classe média para a compra de imóveis. São conhecidas as manobras especulativas que freqüentemente acompanharam a construção dos grandes prédios modernos. Situação que pode parecer paradoxal numa cidade em que se constrói febrilmente e em que a crise de alojamento grassa com um acuidade desproporcionada em relação ao aumento da população. Essa relação entre a inflação, a especulação imobiliária e o crescimento urbano é outra prova da solidariedade que liga os fenômenos urbanos a todos os aspectos de civilização de um país em dada época.

A civilização industrial não se limitou a insuflar o seu impulso ao crescimento urbano: contribuiu ainda para modelar a fisionomia da cidade. Já aludimos a isso a propósito dos estratos de construção; tipos de arquiteturas, máquinas de transporte, febre das grandes artérias constituem marcas visíveis do fenômeno. Há mais, porém. Com o progresso das indústrias, a importância crescente dos serviços inerentes a uma capital, que é ao mesmo tempo um centro bancário, as classes sociais diferenciaram-se e complicaram-se. Houve sem dúvida formação de um proletariado obreiro muitas vezes mal alojado, quase sempre relegado a bairros de difícil acesso. Mas houve também o nascimento e desenvolvimento de uma classe média de elementos diversos: profissões liberais, comerciantes mais ou menos abastados, funcionários públicos estaduais ou municipais, empresas particulares com tendência ao gigantismo. À medida que se

desenvolve o setor terciário, a paisagem urbana se transforma. A S. Paulo colonial não conhecera uma verdadeira especialização social dos bairros tão nítida como a que se fez nos belos anos dos fazendeiros de café. A diferenciação é ainda mais nítida na grande metrópole moderna. Esboçamos-lhe a geografia quando mostramos a localização das indústrias junto às quais se alinham as ruas mais proletárias e as vilas operárias: vimo-lo ainda a propósito das migrações dos bairros residenciais burgueses. Grosso modo, poder-se-ia dizer que o crescimento em direção ao sul caracteriza as classes ricas e médias enquanto o impulso para Santos, o que conquista as várzeas deve-se atribuir mais ao povoamento operário. Os bairros separam-se, as classes sociais isolam-se a despeito dos progressos do tráfego. Assim a forte aglomeração urbana moderna é a imagem do nosso mundo em que os povos parecem ignorar-se e detestar-se tanto mais quanto às máquinas modernas de transporte anulam as distâncias...

Não seria possível terminar este estudo sem evocar os problemas que apresenta o crescimento de São Paulo. São mais da alçada do urbanista que do geógrafo e os bons urbanistas não faltam em São Paulo. Contudo, o geógrafo pode lembrar que o principal obstáculo do urbanismo paulista vem do sítio escolhido há 4 séculos. Lembremos que, se convinha aos fundadores, é um embaraço constante à vida da metrópole de 1954. Propõe problemas permanentes que a técnica moderna consegue resolver, mas que nem os hábitos adquiridos, nem os meios financeiros podem vencer com a mesma facilidade. Conquista e domesticação das várzeas, aproveitamento dos barrancos, construção de viadutos por cima dos cortes profundos do relevo, outros tantos problemas delicados. O obstáculo topográfico complica as dificuldades do tráfego crescente de viajantes nos transportes coletivos: o seu número passou de 668.902.095 em 1914 a 864.664.906 em 1952. Mas esse aumento de 200.000.000 não é nada em relação aos quilômetros percorridos.

Qualquer que seja o ângulo pelo qual se consideram os problemas do crescimento de S. Paulo, o ponto de vista geográfico nunca pode ser desleixado. Por aí se percebe o valor da contribuição dos geógrafos paulistas para o conhecimento da cidade. Foi uma excelente inspiração a dos professores e estudantes de geografia da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, de participar das cerimônias do IV Centenário, procedendo a um estudo geográfico aprofundado da cidade. Esse ardor ao trabalho científico unido à preocupação de aplicá-lo praticamente é outra manifestação do crescimento de S. Paulo. A importância e o vigor de uma cidade não se medem apenas por estatísticas nem exteriorizam somente por meio de fotografias publicitárias: são também de ordem espiritual. Cidade americana, isto é, filha dos mais velhos países da velha Europa, São Paulo não é apenas um corpo gigantesco. A sua grandeza não se calcula pela altura dos seus bancos, nem se julga pelo luxo dos palácios de seus capitães de indústrias; estima-se pelo labor cotidiano de seus operários e de seus funcionários, pela celebridade de seus artistas e pelas pesquisas de seus sábios. Por esses sinais verifica-se que é uma cidade digna do seu passado e confia no seu futuro.

SÃO PAULO, 1934

Acervo CAPH/FFLCH-USP



Professores franceses contratados para fundar a Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP reúnem-se em 1934 para comemorar o sucesso da empreitada